Deutscher Bundestag **Drucksache 19/6943**

19. Wahlperiode 10.01.2019

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Daniela Wagner, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/6543 –

Zielfahrplan 2030 des Deutschlandtakts für die Region Mannheim, Frankfurt und Darmstadt

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat am 9. Oktober 2018 den Zielfahrplan 2030 zum Deutschlandtakt veröffentlicht. Am 6. November 2018 folgte als Ergebnis positiver Bewertungen im Rahmen der Nutzen-Kosten-Analysen die Veröffentlichung der aus dem Potenziellen in den Vordringlichen Bedarf des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) aufgestiegenen Projekte. Bestandteil der vorgerückten Projekte sind u. a. die Bahnknoten Frankfurt und Mannheim, die weit über die Region hinausgehenden Nutzen für einen funktionierenden Bahnverkehr haben. Anders als es der Bundesverkehrswegeplan 2030 noch vorsah, geht das BMVI nun im Fall des Bahnknotens Frankfurt von einem ausschließlich für den Fernverkehr vorgesehenen Fernbahntunnel aus. Offen bleibt, inwieweit diese Pläne mit dem Programm Frankfurt RheinMain plus und den derzeitigen sich in der Planung befindenden Umbaumaßnahmen des Frankfurter Hauptbahnhofs vereinbar sind. Zudem sind im Fall des Hauptbahnhofs Darmstadt einige Abweichungen des Zielfahrplans 2030 des Deutschlandtakts zu dem noch vom Bundesverkehrswegeplan 2030 unterstellten Zielfahrplan ersichtlich und damit andere Schwerpunkte in puncto Fernverkehr gelegt.

Darmstadt

1. Wie begründet die Bundesregierung den Umstand, dass die im Zielfahrplan 2030 des Deutschlandtakts unter dem Arbeitstitel FV 40 ausgewiesene direkte Fernverkehrsverbindung lediglich einen Zweistundentakt zwischen Darmstadt und Stuttgart Hbf zugrunde legt, und welche Bewertungskriterien waren für eine solche Entscheidung maßgeblich?

Dieses Verkehrsangebot dient der besseren Anbindung Darmstadts. Die zweistündliche Linie entlang der Bergstraße soll entsprechend dem heutigen Angebot weiterhin bestehen bleiben und wird ergänzt durch eine Umsteigeverbindung in Heidelberg. Die stündliche Anbindung an Stuttgart bleibt demnach erhalten.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 8. Januar 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Diese Anpassung erfolgte zur Ermöglichung einer besseren Anbindung Darmstadts in Richtung Süden (z. B. zusätzliche Linien und kürzere Reisezeit Richtung Mannheim, kürzere Reisezeiten Richtung Basel (etwa 60 Minuten schneller) und Straßburg (je nach Verbindung 30 bis 60 Minuten schneller) und bessere Umsteigeverbindung Richtung Saarbrücken).

2. Wie begründet die Bundesregierung die Standzeit von acht Minuten der im Zielfahrplan 2030 des Deutschlandtakts unter dem Arbeitstitel FV 22.2 ausgewiesenen Fernverkehrsverbindung im Hbf Darmstadt?

3. Inwieweit sieht die Bundesregierung darin einen Widerspruch, dass der Zielfahrplan 2030 des Deutschlandtakts im Hauptbahnhof Darmstadt bei zugrunde gelegten Standzeiten von acht Minuten gleichzeitig die Südanbindung Darmstadts an die NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar und damit eine Infrastrukturmaßnahme zur Fahrzeitverkürzung vorsieht (siehe Folie 22 der Vorstellung des Gutachterentwurfs zum Deutschlandtakt: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/zielfahrplan-zukunftsbuendnis-schiene.pdf?__blob=publicationFile)?

4. Inwieweit könnte das Potenzial, Fahrzeiten zu verkürzen, das sich durch die geplante Südanbindung der NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar realisieren lassen würde, nicht durch kürzere Standzeiten im Hbf Darmstadt besser ausgeschöpft werden?

Die Fragen 2 bis 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die zur Nutzung der neuen Strecke Frankfurt – Mannheim erforderliche Fahrplansynchronisationszeit ist in Darmstadt vorgesehen, da die Strecke im Falle eines kurzen Halts bei stündlicher Anbindung belegt wäre. Das Ziel der optimierten Anbindung Darmstadts über die neue Strecke Frankfurt – Mannheim wird durch die sehr kurzen Reisezeiten von Darmstadt über Mannheim in Richtung Basel und Straßburg erreicht. Zweistündlich wird mit der Linie FV46 die kürzestmögliche Reisezeit zwischen Darmstadt und Mannheim ermöglicht.

Frankfurt

5. Welche infrastrukturellen Maßnahmen legt der Planfall „Knoten Frankfurt“ des BSWAG zugrunde?

   a) Welche infrastrukturellen Maßnahmen kommen zu den im Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgeführten Maßnahmen hinzu?

   b) Welche der im Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgeführten infrastrukturellen Maßnahmen sieht der in den Vordringlichen Bedarf aufgestiegene Planfall „Knoten Frankfurt“ des BSWAG nicht mehr vor?

Bestandteile des in den Vordringlichen Bedarf aufgestiegenen Vorschlags für den Knoten Frankfurt am Main sind die nachfolgenden Maßnahmen:

a) zweigleisiger Neubau Frankfurt-Stadion–Frankfurt Hbf („Frankfurt-Stadion 2. Baustufe“),

b) Neubau zweigleisiges Überwerfungsbauwerk Stadion in der Relation Frankfurt Süd–Stadion–Flughafen Regionalbahnhof, Blockverdichtung Zeppelinheim–Flughafen Fernbahnhof (Verkürzung des mittleren Blockabstands auf rd. 2 km),

c) zweigleisiger Neubau der „Nordmainischen S-Bahn“ inkl. Neubau der Stationen Frankfurt Ost und Fechenheim,

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

d) Neubau zweigleisiger Fernbahntunnel Frankfurt mit neuem 4-gleisigen Tiefbahnhof Frankfurt Hbf,

e) neue eingleisige Weichenverbindung in Darmstadt Nord für die Relation Aschaffenburg–Heidelberg und

f) Neubau eingleisige Verbindungskurve Mainaschaff in der Relation Darmstadt–Hanau.

6. Wird nach dem derzeitigen Erkenntnisstand der Bundesregierung einzelnen Teilmaßnahmen des Planfalls „Knoten Frankfurt“ des BSWAG eine Priorität im Hinblick auf den Zeitpunkt ihrer Durchführung eingeräumt?

   Wenn ja, welchen Maßnahmen wird Priorität eingeräumt bzw. welche der Maßnahmen erachtet die Bundesregierung zum nächstmöglichen Zeitpunkt als realisierbar?

Die Maßnahmen in den Knoten werden realisiert, sobald die sachlichen und haushalterischen Voraussetzungen vorliegen. Derzeit sind folgende Maßnahmen in Planung bzw. Realisierung:

- zweigleisiger Ausbau Homburger Damm,
- 2. und 3. Baustufe Stadion,
- Frankfurt Hbf–Frankfurt Süd.

7. Inwieweit werden sich die Maßnahmen zum Planfall „Knoten Frankfurt“ auf die Realisierung des Programms Frankfurt RheinMain plus (FRMplus) auswirken?

8. Bestehen nach dem derzeitigen Kenntnisstand der Bundesregierung Konflikte zwischen den Maßnahmen des Planfalls „Knoten Frankfurt“ und den Maßnahmen des Programms FRMplus?

9. Welche der Maßnahmen des Programms FRMplus werden unter gänzlicher Berücksichtigung der Maßnahmen zum Planfall „Knoten Frankfurt“ des BSWAG nicht mehr notwendig sein?

Die Fragen 7 bis 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 14 auf Bundestagsdrucksache 19/6681 verwiesen.

10. Welche weiteren auf Folie 29 der Präsentation des BMVI zur Bewertung der Schienenwegeausbauvorhaben zum Bahnknoten Frankfurt angekündigten kurzfristigen Infrastrukturmaßnahmen befinden sich derzeit in der Prüfung (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Presse/bewertung-schienenwegeausbau-des-potentiellen-bedarfs-bvwp-2030.pdf?__blob=publicationFile)?

Geprüft werden Maßnahmen, die bereits mittelfristig zu einer Verbesserung des Knotens Frankfurt führen können, da der Fernbahntunnel erst langfristig zur Verfügung stehen wird. Dies betrifft beispielsweise Maßnahmen im Bereich Frankfurt Hbf–Frankfurt Süd sowie eine Blockverdichtung auf der Strecke Darmstadt–Aschaffenburg.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

11. Von welchem Fahrzeitgewinn geht das Gutachten zum Deutschlandtakt durch den Einsatz des Fernbahntunnels aus (bitte je nach betroffener Fernverkehrslinie einzeln aufführen)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 5 auf Bundestagsdrucksache 19/6681 verwiesen.

12. Welchen Kapazitätszuwachs wird der Fernbahntunnel Frankfurt generieren können?

13. Wie viele Gleise werden zur Realisierung der im Zielfahrplan 2030 des Deutschlandtakts zugrunde gelegten Fernverkehrsverbindungen im Fernbahntunnel erforderlich sein?

Die Fragen 12 und 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 2 auf Bundestagsdrucksache 19/6681 verwiesen.

14. Ist der Bundesregierung, da sie den Fernbahntunnel als eine der Umbaumaßnahmen am „Knoten Frankfurt“ unterstellt, ein Verlauf der Tunnelanlage bekannt, bzw. welcher Verlauf würde sich nach dem derzeitigen Kenntnisstand der Bundesregierung dazu anbieten?

18. Ist eine Machbarkeitsstudie für das Projekt Fernbahntunnel des Planfalls „Knoten Frankfurt“ vorgesehen?

Die Fragen 14 und 18 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 3 und 4 auf Bundestagsdrucksache 19/6681 verwiesen.

15. Wie schätzt die Bundesregierung das Potenzial oberirdischer Maßnahmen zur Engpassbeseitigung am Frankfurter Hauptbahnhof ein, für die der Fernbahntunnel vorgesehen ist?

16. Wurden oberirdische Maßnahmen zur Engpassbeseitigung am Frankfurter Hauptbahnhof im Gutachten zum Deutschlandtakt bewertet?

Die Fragen 15 und 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Gutachten Deutschlandtakt wurden keine infrastrukturellen Maßnahmen bewertet. Dies ist Gegenstand der Untersuchungen zum Bundesverkehrswegeplan 2030, u. a. der dort durchgeführten Knotenstudien, die am 6. November 2018 öffentlich vorgestellt wurden (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Presse/kurzbericht-potentieller-bedarf-bvwp-2030.pdf?__blob=publicationFile).

17. Wie wird sich das Projekt Fernbahntunnel auf das sich bereits in der Phase der Plangenehmigung befindende Projekt des Umbaus der Verteilerebene des Frankfurter Hauptbahnhofs, für das laut der Deutschen Bahn AG bereits für das Jahr 2019 ein Baubeginn vorgesehen ist (siehe https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/frankfurt-m-hbf), auswirken?

Die Maßnahmen zum Umbau der Verteilerebene des Frankfurter Hauptbahnhofs werden nach Information der Deutsche Bahn AG (DB AG) fortgeführt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

19. Ist für den Planfall „Knoten Frankfurt“ ein Projektbeirat unter enger Einbindung der von den geplanten Ausbaumaßnahmen betroffenen Bürgerschaft und der Kommunen für die Suche nach raumverträglichen Lösungen und einem optimierten Lärmschutz vorgesehen?

    Wenn ja, wann kann eine Entscheidung eines solchen Projektbeirats erwartet werden?

Der Knoten Frankfurt wird als Bestandteil von Frankfurt RheinMain plus (FRMplus) durch das Steuerungsgremium Koordinierungsrat begleitet. Die Einbindung von Ländern, Kommunen und der Öffentlichkeit in den Planungsprozess erfolgt im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 25 des Verwaltungsverfahrensgesetzes. Die Öffentlichkeit wird fortlaufend über die einzelnen Projekte informiert (vgl. www.FRMplus.de).

Mannheim

20. Welche infrastrukturellen Maßnahmen legt der Planfall „Knoten Mannheim“ des BSWAG zugrunde?

    a) Welche infrastrukturellen Maßnahmen kommen zu den im Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgeführten Maßnahmen hinzu?

    b) Welche der im Bundesverkehrswegeplan aufgeführten infrastrukturellen Maßnahmen sieht der in den Vordringlichen Bedarf aufgestiegene Planfall „Knoten Mannheim“ des BSWAG nicht mehr vor?

Bestandteile des in den Vordringlichen Bedarf aufgestiegenen gutachterlichen Vorschlags für den Knoten Mannheim sind die nachfolgenden Maßnahmen:

a) Achsverschwenkung Mannheim Hbf mit Optimierung der Gleisvorfelder,

b) viergleisiger Ausbau Heidelberg-Wieblingen–Heidelberg Hbf,

c) dreigleisiger Ausbau Mannheim Hbf–Mannheim-Friedrichsfeld Süd,

d) Kreuzungsbauwerk Mannheim-Friedrichsfeld,

e) Ertüchtigung der Strecke 7741 auf v max = 80 km/h,

f) eingleisiger Neubau einer höhenfreien Verbindungskurve von Strecke 4060 zu Strecke 4020 bei Schwetzingen (Richtung Nord-Süd),

g) Neubau mittiges Puffergleis in Neu-Edingen,

h) Neubau 740m-Überholgleise in Ludwigshafen Hbf,

i) Neubau eingleisige, elektrifizierte Verbindungskurve der Strecken 3411 und 3522 (Studernheimer Kurve) und

j) Ertüchtigung Nordkopf Worms.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

21. Wird nach dem derzeitigen Erkenntnisstand der Bundesregierung einzelnen Teilmaßnahmen des Planfalls „Knoten Mannheim“ des BSWAG eine Priorität im Hinblick auf den Zeitpunkt ihrer Durchführung eingeräumt?

    Wenn ja, welchen Maßnahmen wird Priorität eingeräumt, bzw. welche der Maßnahmen erachtet die Bundesregierung als zum nächstmöglichen Zeitpunkt als realisierbar?

Die Maßnahmen in den Knoten werden sukzessive realisiert, sobald die sachlichen und haushalterischen Voraussetzungen vorliegen. Derzeit sind folgende Maßnahmen in Planung bzw. Realisierung:

- Viergleisiger Ausbau Heidelberg Hbf–Heidelberg Wieblingen,
- Maßnahmen innerhalb Mannheims.

22. Welchen Kapazitätszuwachs wird der Deutschlandtakt für den Bahnknoten Mannheim generieren können?

Durch die infrastrukturellen Ergänzungen im BVWP 2030 wird die Kapazität im Knoten Mannheim sowie im weiteren Bereich der Zulaufstrecken (z. B. NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar) erhöht. Durch die Ausweitung der Kapazität werden Angebotsverbesserungen gemäß der Nachfrageprognose des BVWP 2030 möglich.

23. Wie begründet die Bundesregierung die Standzeit von acht Minuten der im Zielfahrplan 2030 des Deutschlandtakts unter dem Arbeitstitel FV 29 ausgewiesenen Fernverkehrsverbindung im Hbf Mannheim?

Da die beiden Linien FV 8 und FV 29 nördlich und südlich von Mannheim dieselben Gleise nutzen müssen und nicht gleichzeitig ein- und ausfahren können, müssen sie nur im Zugfolgeabstand ankommen und abfahren. Im Deutschlandtakt wurde daher die Annahme zugrunde gelegt, dass beide Linien 7 bis 8 Minuten im Bahnhof stehen.

24. Wie begründet die Bundesregierung den Umstand, dass die im Zielfahrplan 2030 des Deutschlandtakts unter dem Arbeitstitel FV 31 ausgewiesene Fernverkehrsverbindung lediglich einen Zweistundentakt zwischen Mannheim Hbf und Heidelberg Hbf zugrunde legt, und welche Bewertungskriterien waren für eine solche Entscheidung maßgeblich?

Heidelberg wird durch Regionalexpress- und S-Bahn-Linien achtmal pro Stunde an Mannheim und das dortige sehr dichte Fernverkehrsangebot angebunden.

25. Ist für den Planfall „Knoten Mannheim“ ein Projektbeirat unter enger Einbindung der von den geplanten Ausbaumaßnahmen betroffenen Bürgerschaft und der Kommunen für die Suche nach raumverträglichen Lösungen und einem optimierten Lärmschutz vorgesehen?

    Wenn ja, wann kann eine Entscheidung eines solchen Projektbeirats erwartet werden?

Nach Information der DB AG soll ein Beteiligungsforum eingerichtet werden, welches alle betroffenen Gruppen einbindet, um die bestmögliche finanzierungs- und genehmigungsfähige Vorzugsvariante zu ermitteln.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333